



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Finanziamento

Settembre 2015

Adeguamenti di ordinanze nell'ambito del progetto FAIF

Rapporto esplicativo

N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001





N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Indice

1. Premessa.....	3
2. Commenti alle singole disposizioni.....	6
2.1 Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) / ordinanza sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC; RS 742.101.2)	6
2.2 Adeguamenti dell'ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF; RS 742.120) – nuova ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF)	8



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

1. Premessa

Il 9 febbraio 2014 il Popolo svizzero ha accolto con il 62 per cento di voti favorevoli il progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria FAIF (FF [2012 1283](#)). L'entrata in vigore delle modifiche alle ordinanze è prevista per il 1° gennaio 2016.

Il progetto FAIF riorganizza il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria:

- in futuro sia l'esercizio e la manutenzione sia l'ampliamento saranno finanziati dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF);
- l'ampliamento sarà attuato in fasi successive decise dal Parlamento ogni 4–8 anni.

Nella parte dedicata all'ampliamento dell'infrastruttura sono definite le linee direttrici per la futura offerta di trasporti. La fase di ampliamento 2025 prevede misure concrete per assicurare migliori collegamenti ai clienti dei trasporti pubblici ed eliminare i problemi di capacità.

Nella parte dedicata al finanziamento quest'ultimo viene dotato di una base solida e garantita a lungo termine: il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria. Le risorse fin qui disponibili sono riunite nel FIF e il finanziamento duraturo delle spese viene garantito grazie ai contributi supplementari di tutte le parti interessate (Confederazione, Cantoni, imprese ferroviarie, pendolari e clienti dei trasporti pubblici in generale).

Il versamento da parte dei Cantoni di 500 milioni di franchi l'anno nel FIF per il finanziamento dei costi dell'infrastruttura (dettagli precisati nei presenti adeguamenti di ordinanze) rende obsoleta una gran parte dell'attuale ordinanza sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC; RS 742.101.2). Infatti la partecipazione dei Cantoni all'infrastruttura non è più parte integrante della suddetta ordinanza. Ora la Confederazione trasferisce nell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) la parte dell'OQC che riguarda la partecipazione dei Cantoni alle indennità per le offerte ordinate congiuntamente nel traffico regionale viaggiatori. Pertanto l'OQC attualmente in vigore viene abrogata.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Il FIF consente una pianificazione a lungo termine dei fondi sia per l'esercizio e il mantenimento della qualità sia per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e per i relativi mandati di ricerca. In base a questa pianificazione a lungo termine e continuativa, l'intero processo è stato precisato a livello di ordinanza nella struttura di un processo di controlling.

L'attuale ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF; RS 742.120) ha servito da base per l'elaborazione dell'ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF). L'OCPF è articolata nel modo seguente:

- Disposizioni generali (Sezione 1)
- Concessioni (Sezione 2)
- Pianificazione del mantenimento della qualità (Sezione 3)
- Pianificazione dell'ampliamento (Sezione 4)
- Principi di finanziamento (Sezione 5)
- Finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità (Sezione 6)
- Finanziamento dell'ampliamento (Sezione 7)
- Investimenti in impianti di trasporto a fune (Sezione 8)
- Danni causati dalle forze della natura (Sezione 9)
- Mandati di ricerca (Sezione 10)
- Disposizioni finali (Sezione 11)

Le disposizioni non direttamente interessate dal FAIF sono state mantenute in larga parte nella loro forma originaria. È stata tuttavia ammessa la possibilità di introdurre altre modifiche. Queste ultime



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

potrebbero rendersi necessarie in un prossimo futuro a seguito dell'approvazione di altri progetti di legge. Gli adeguamenti apportati all'ordinanza ne hanno modificato notevolmente la struttura, per cui le disposizioni esistenti presentano una nuova numerazione.

La parte relativa alla pianificazione dell'ampliamento comprende non solo i nuovi processi nell'ambito del FAIF, ma anche un'indicazione dei nuovi strumenti «programma di utilizzazione della rete (PRUR)» e «piano di utilizzazione della rete (PUR)», che rientrano nel progetto «Revisione totale della legge sul trasporto di merci; strategia globale volta al promovimento del traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale» (FF **2014** 3253), attualmente dibattuta in Parlamento. PRUR e PUR sono nuovi strumenti per la definizione a lungo termine dell'utilizzazione delle tratte ferroviarie (art. 9b nLferr), che rappresentano anche strumenti fondamentali della nuova pianificazione nell'ambito del FAIF. Su questo tema sarà avviata a tempo debito una consultazione ufficiale presso le parti interessate. <http://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2014/3827.pdf>

Il messaggio e le basi legislative concernenti il FAIF costituiscono i fondamenti delle modifiche da apportare alle ordinanze e sono pubblicati all'indirizzo seguente:

→ www.bav.admin.ch → Temi → Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)

www.bav.admin.ch/fabi



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

2. Commenti alle singole disposizioni

2.1 **Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) / ordinanza sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC; RS 742.101.2)**

Finora le basi di calcolo delle partecipazioni cantonali al traffico regionale viaggiatori (TRV) e all'infrastruttura erano disciplinate in un'apposita ordinanza, ossia l'ordinanza sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC). Venendo meno la partecipazione diretta dei Cantoni al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, l'OQC viene abrogata e le restanti disposizioni vengono recepite nell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV, cfr. la nuova sezione 10 «Quote dei Cantoni e della Confederazione per le indennità»).

In conformità all'articolo 30 della legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1), le quote cantonali vengono ricalcolate almeno ogni quattro anni e nel calcolo vengono considerate le condizioni strutturali dei Cantoni stessi.

Attualmente per il calcolo delle quote cantonali si tiene conto della densità demografica e della lunghezza della rete delle ferrovie private. L'adozione del FAIF non comporta, in linea di massima, una modifica del metodo di calcolo. Tuttavia, poiché ora le infrastrutture delle ferrovie private sono finanziate dalla Confederazione, nel calcolo delle quote cantonali nel TRV non è più il caso di tener conto della lunghezza di questa rete ferroviaria. Perciò nel calcolo l'indice corrispondente viene messo sullo zero. Una verifica di massima del metodo di calcolo delle quote cantonali nel TRV può essere intrapresa nell'ambito della rielaborazione della procedura di ordinazione. Si rinuncia pertanto a introdurre in quest'ambito ulteriori parametri oltre alla densità demografica.

Inoltre vengono introdotti altri piccoli adeguamenti.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Art. 1 Oggetto

A seguito dell'integrazione delle disposizioni dell'OQC nell'OITRV, l'articolo viene completato con la definizione delle quote dei Cantoni.

Art. 2 Beneficiari delle indennità nonché art. 6

Negli articoli 2 e 6 viene contemplata la possibilità di versare indennità non solo per concessioni o trattati internazionali, ma anche per autorizzazioni. Questa integrazione si rende necessaria dato che ora sui laghi non vengono più rilasciate concessioni di zona e che per collegamenti esclusivamente internazionali vengono ora accordate autorizzazioni (secondo l'art. 8 LTV). Non si verificano ulteriori ripercussioni su altri tipi di trasporto come le linee internazionali già attualmente ordinate e segnatamente non si riscontrano effetti sulle numerose linee internazionali di bus, poiché in quasi tutti i casi non si tratta di traffico regionale viaggiatori.

Art. 14 Obiettivi finanziari

Adeguamento dovuto all'introduzione del limite di spesa quadriennale per il TRV.

Art. 19 investimenti

Formulazione analoga a quella dell'articolo 15 OCPF.

Art. 29a Calcolo della chiave di ripartizione intercantonale

Ripreso per il TRV senza modifiche materiali dall'articolo 7 OQC.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Art. 29b Calcolo delle partecipazioni cantonali

Principi per la definizione delle partecipazioni cantonali; il calcolo esatto si trova nell'allegato 1 e i risultati (quote cantonali) nell'allegato 2.

Art. 29c Variazione annuale massima della quota della Confederazione

Ripreso dall'articolo 4 OQC.

2.2 Adeguamenti dell'ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF; RS 742.120) – nuova ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF)

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto

L'ordinanza si riferisce alla legge federale sulle ferrovie (Lferr) rivista alla luce del FAIF. Qui viene presentato quanto è disciplinato dall'ordinanza, come nell'articolo 1 OCFIF.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

L'articolo 49 Lferr stabilisce a chi compete il finanziamento dell'infrastruttura. Inoltre l'articolo 49 capoverso 3 precisa i tipi di infrastruttura per i quali non vengono erogate prestazioni federali. Pertanto, risulta superfluo commentare ulteriormente il tenore di questo articolo.

Art. 2 Separazione tra trasporti e infrastruttura: portata della separazione; art. 3 Separazione tra trasporti e infrastruttura: conto per settori; art. 4 Eccezione all'obbligo di separare i conti

Gli articoli 2, 3 e 4 sono stati tratti dall'OCFIF (art. 9, 10 e 11) in vigore. Ora, invece del termine «concessionario» viene impiegato quello di «gestore dell'infrastruttura». Secondo l'articolo 3 capoverso 1, l'UFT può obbligare i gestori dell'infrastruttura a ripartire il settore dell'infrastruttura anche per nodi ferroviari.

Art. 5 Delimitazione tra investimenti nel mantenimento della qualità e nell'ampliamento

Un'innovazione sostanziale della legislazione consiste nell'introduzione di processi distinti per la pianificazione e il finanziamento del mantenimento della qualità e dell'ampliamento. In particolare la pianificazione del mantenimento della qualità viene associata alle convenzioni sulle prestazioni e, nell'ambito di questo processo, non viene recepito alcun progetto di ampliamento, neppure di piccola portata. Una deroga è costituita dall'articolo 48^f capoverso 2 e dall'articolo 51 capoverso 2 Lferr, che tuttavia possono essere applicati solo dopo la conclusione del processo di pianificazione.

Il mantenimento della qualità consiste, oltre che nella manutenzione e nel rinnovo, anche nell'ammodernamento degli impianti e nel loro adeguamento alle esigenze attuali, a condizione che ciò non sia causato da ampliamenti dell'offerta. Tali interventi compresi nel mantenimento della qualità possono consistere, ad esempio, nell'adeguamento di impianti dei binari all'aumento della domanda in stazioni più piccole (lunghezza, larghezza, accessi), nell'aggiunta di coppie di scambi supplementari per aumentare la stabilità dell'orario o permettere lo svolgimento di lavori di manutenzione oppure nella realizzazione di impianti di binari per i veicoli adibiti alla costruzione e alla manutenzione. Per



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

quanto concerne l'alimentazione elettrica e i sistemi di informazione e di comunicazione, gli adeguamenti sono solo raramente riconducibili a un determinato ampliamento ma sono di regola dovuti alle crescenti esigenze, ossia alle «esigenze del traffico» menzionate all'articolo 51 capoverso 3 Lferr.

L'ampliamento è costituito essenzialmente da miglioramenti dell'offerta quali orari più densi (più treni-chilometri) e tempi di percorrenza più brevi (aumento della velocità e costruzione di tratte senza curve).

In generale, nell'ampliamento devono rientrare anche importanti adeguamenti di grandi stazioni alle esigenze del flusso del pubblico anche se il numero di treni rimane invariato; ne è un esempio l'ampliamento dei sottopassaggi pedonali o delle superfici dei marciapiedi. Pertanto, le grandi stazioni sono definite anche sulla base del numero dei viaggiatori. Da un punto di vista attuale, un limite ragionevole può essere fissato a 20 000 viaggiatori al giorno in rapporto all'orizzonte di pianificazione, che si estende attualmente fino al 2030. Queste stazioni sono elencate nell'allegato all'ordinanza; se necessario, l'elenco può essere adeguato. Anche in queste stazioni possono essere necessari piccoli investimenti nelle installazioni per il pubblico; per evitare che ognuna di tali misure sia oggetto di una convenzione di attuazione, il limite degli investimenti a partire dal quale occorre stipulare la convenzione è fissato a dieci milioni di franchi.

Art. 6 Gestione (processo di controlling)

Il nuovo articolo descrive la procedura di massima per la gestione dell'intero processo dell'ordinazione e del finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e quindi sostituisce l'articolo 13 OCFIF, il cui titolo è «Processo di controlling». La Confederazione assume l'onere principale del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e, dunque, l'UFT coordinerà questo processo. I Cantoni saranno coinvolti nella fase di pianificazione (cfr. sezione 4 OCPF). Il concetto di «controlling» è inteso come padronanza, conduzione, pilotaggio e regolamentazione di processi e, pertanto, ha un'accezione molto più ampia di «controllo». Per escludere confusioni e malintesi, questo termine viene sostituito con quello italiano di «gestione», generalmente meglio comprensibile. Il capoverso 2 illustra in linea generale le singole fasi del processo: pianificazione, at-



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

tuazione, verifica (monitoraggio) e misure. Le singole fasi sono presentate più in dettaglio nelle sezioni 3–10 dell'OCPF. Il processo di gestione è considerato come un ciclo a circuito chiuso, ossia le eventuali misure devono essere prese in considerazione nella successiva pianificazione. I termini per le singole fasi sono fissati dall'UFT. I servizi competenti per la pianificazione sono indicati agli articoli 13 e 15.

Le disposizioni sul finanziamento non riguardano soltanto i gestori dell'infrastruttura: l'articolo 48e Lferr prevede infatti che le cosiddette «società costruttrici» possano agire in loro vece.

Art. 7 Documenti pubblici

Gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria sono oggetto di grande interesse pubblico. L'ordinanza stabilisce quindi quali documenti sono comunque pubblici e quali possono essere pubblicati dall'UFT in via supplementare. Le convenzioni sulle prestazioni, i rapporti sullo stato della rete e i piani d'investimento sono redatti (o devono essere redatti) in modo che non contengano segreti aziendali o di fabbricazione. Riguardo agli altri documenti, si dovrà assicurare che non divulgino informazioni simili. Resta comunque riservata la legislazione federale sul principio di trasparenza dell'amministrazione, per cui è superfluo un rinvio in merito nell'ordinanza.

Sezione 2: Concessioni

Questo capitolo corrisponde in linea di massima alla sezione 3 «Concessione» dell'attuale OCFIF (nuovi art. 8–12; art. in vigore 3–8).

L'articolo 3 OCFIF non è stato ripreso nell'OCPF poiché il suo contenuto è già stabilito a livello di legge. La competenza dell'UFT di cui all'articolo 8 capoverso 3 di poter decidere quali documenti devono comprendere le domande di rinnovo, modifica o trasferimento della concessione, mira a consentire una semplificazione rispetto all'elenco dei documenti riportato al capoverso 2.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Nell'articolo 12 «Statistiche» figura un nuovo capoverso 4, reso necessario dall'introduzione della funzione di detentore dei veicoli (art. 17a Lferr). Quest'ultimo può limitarsi a svolgere la funzione di detentore e non deve essere né un'impresa di trasporto ferroviario né un gestore dell'infrastruttura. Tra i suoi principali compiti rientra però quello di provvedere, in prima persona o tramite un ente responsabile (Entity in Charge of Maintenance [ECM]), alla manutenzione ordinaria dei veicoli. Il detentore deve quindi aver accesso ai dati riguardanti l'impiego dei propri veicoli. Questo capoverso stabilisce pertanto il diritto del detentore di consultare i dati che lo riguardano, in particolare quelli registrati dai gestori dell'infrastruttura sulle prestazioni in chilometri dei singoli veicoli.

Sezione 3: Pianificazione del mantenimento della qualità

Art. 13 Mantenimento della qualità dell'infrastruttura

In linea di massima la pianificazione vera e propria del mantenimento della qualità spetta al gestore dell'infrastruttura, che garantisce anche il coordinamento tra le misure di una fase di ampliamento e i progetti per il mantenimento della qualità, conformemente alle direttive dell'UFT. Nel mantenimento della qualità in senso lato sono comprese non solo le misure di costruzione e di manutenzione, ma anche gli adeguamenti, i cambiamenti di destinazione e lo smantellamento di impianti.

Art. 14 Esame di offerte di trasporto alternative

Questo articolo corrisponde sostanzialmente all'articolo 19a dell'OCFIF. Qualora il rapporto costi-benefici sia sfavorevole, vanno esaminate possibili alternative a investimenti nel mantenimento della qualità. A questo riguardo il concetto di «importante investimento» va inteso in modo flessibile: devono infatti essere rilevati non solo elevati costi d'investimento assoluti (superiori a 100 mio. CHF) ma anche i casi in cui occorre rinnovare una parte notevole degli impianti di una tratta. A tal fine nel caso di progetti infrastrutturali l'elemento più importante non è il grado di copertura dei costi; altrettanto importanti sono l'ammontare assoluto dell'investimento e il suo rapporto con il volume di traffico esistente.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Per quanto concerne le ripercussioni, il concetto di «qualità del collegamento nel traffico viaggiatori e merci» va inteso in senso lato: vi rientra infatti anche l'opportuno collegamento di certe regioni del Paese e di centri turistici.

Sezione 4: Pianificazione dell'ampliamento

A seguito dell'approvazione del progetto FAIF nella Lferr sono sanciti i punti cardine della pianificazione dell'infrastruttura ferroviaria, ossia gli obiettivi del trasporto di viaggiatori e di merci, il graduale ampliamento nell'ambito di un programma strategico di sviluppo e le competenze delle parti interessate. La Lferr delega all'UFT la competenza per la messa a punto della pianificazione e per il coordinamento tra i diversi attori.

Art. 15 Principi di pianificazione

L'UFT definisce e guida il processo di pianificazione e coordina le domande degli attori interessati. Stabilisce i principi di pianificazione ed elabora per il rispettivo anno di pianificazione un'analisi del fabbisogno (fondata sulla precedente fase di ampliamento), che serve da base per i programmi d'offerta orientati alla domanda. Inoltre l'UFT informa le imprese e le unità amministrative coinvolte sulle condizioni quadro, i principi di pianificazione e le scadenze. Le parti interessate hanno la facoltà di esprimersi sulle condizioni quadro. L'UFT decide in merito alle richieste di modifica.

L'anno di pianificazione è definito tenendo conto dell'orizzonte temporale della fase di ampliamento e va inteso nel senso di un'ipotesi pianificatoria ossia come data comune di messa in esercizio degli interventi infrastrutturali decisi in una fase di ampliamento. Di fatto, nell'attuazione di una tale fase occorre partire dal presupposto di una messa in servizio scaglionata, ragion per cui l'orizzonte di pianificazione qui descritto rientra nel concetto di anno di pianificazione.

L'analisi del fabbisogno si basa, tra l'altro, su previsioni del traffico, considerazioni sulle capacità dei veicoli e piani d'esercizio. Nell'analisi del fabbisogno possono tuttavia essere considerate anche altre



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

esigenze di ampliamento della rete ferroviaria (ad es. aumento della stabilità, ampliamento delle installazioni per il pubblico ecc.).

Art. 16 Svolgimento della pianificazione

I programmi d'offerta per il traffico regionale e il traffico nazionale merci e a lunga distanza vengono messi a punto tenendo conto delle condizioni quadro. Essi costituiscono la base per la determinazione delle misure infrastrutturali («pianificazione basata sull'offerta»). Per programma d'offerta si intende la definizione di prestazioni che stabilisce l'offerta auspicata di prestazioni di trasporto per un determinato territorio o per uno specifico sistema di trasporto.

Per il traffico nazionale a lunga distanza l'UFT può incaricare le imprese ferroviarie interessate oppure terzi di mettere a punto tali programmi.

Nel traffico merci i programmi d'offerta si basano sulle previsioni della domanda e sullo sviluppo, pianificato e concertato con gli attori del settore, dei diversi impianti per il traffico merci (stazioni di smistamento, impianti di trasbordo del trasporto combinato, impianti di carico e scarico ecc.). In merito al suddetto sviluppo si esprimerà la «Concezione del trasporto di merci per ferrovia» proposta dal Consiglio federale nel quadro della revisione totale della legge sul trasporto di merci. Gli attori del settore inviano i propri rappresentanti nel «Gruppo di accompagnamento traffico merci» al fine di armonizzare i programmi d'offerta elaborati, che contengono essenzialmente il numero e la qualità delle tracce del traffico merci. I membri del gruppo di accompagnamento possono inoltre esprimersi sulle pianificazioni del traffico viaggiatori.

Le regioni di pianificazione hanno la responsabilità di elaborare all'attenzione dell'UFT i programmi del traffico regionale viaggiatori e merci, di coordinarli e di stabilire le priorità. Esse rappresentano gli interessi regionali nell'ambito delle consultazioni sia per il traffico a lunga distanza sia per la messa a punto della «Concezione del trasporto di merci per ferrovia» proposta dal Consiglio federale.

L'UFT designa i programmi d'offerta che i gestori dell'infrastruttura devono trattare nel processo di pianificazione e di valutazione. Questo processo avviene sulla base dei cosiddetti moduli che descrivono le offerte (con la relativa infrastruttura necessaria) per una determinata area di pianificazione.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Queste offerte possono essere elaborate secondo diverse varianti, confrontate tra di loro nel successivo processo di valutazione e suddivise secondo criteri di priorità. L'UFT verifica il risultato della pianificazione così elaborata. Con il coinvolgimento delle parti interessate alla pianificazione, i moduli infrastrutturali vengono, se possibile, ottimizzati per essere poi valutati e classificati secondo l'ordine di priorità e i livelli di urgenza. I programmi d'offerta e i moduli dell'infrastruttura del primo livello di urgenza sono selezionati in base a criteri ben precisi (quadro finanziario, effetto trasversale sulle varie modalità di trasporto, effetto sulla rete ecc.) e sintetizzati in un programma globale.

Una fase di ampliamento comprende quindi le misure necessarie per un programma globale all'interno di un orizzonte temporale pianificato. Il Parlamento decide le misure per una fase di ampliamento e prende atto dell'utilizzazione della rete resa così possibile (sotto forma di programmi d'offerta compatibili). L'UFT concorda l'attuazione delle misure con le imprese ferroviarie.

Art. 17 Modifica di misure

In determinati casi può essere richiesta una modifica per una fase di ampliamento già approvata dall'Assemblea federale. In questo articolo vengono precisate le condizioni da rispettare a questo riguardo. Eventuali modifiche possono essere dovute, tra l'altro, alle seguenti cause: le misure infrastrutturali si rivelano superflue per determinati programmi d'offerta, il programma d'offerta può essere realizzato anche con misure infrastrutturali alternative, si rivela opportuno modificare la sequenza di attuazione di misure infrastrutturali.

Art. 18 Rapporto sulla successiva fase di ampliamento pianificata

Il rapporto (messaggio) destinato all'Assemblea federale si compone di quattro parti: tutte le informazioni indispensabili su una nuova fase di ampliamento e sul programma globale che ne sta alla base (offerta, infrastruttura e materiale rotabile); le informazioni a proposito dei principi su cui poggia l'elaborazione della pianificazione; i dati in merito allo sviluppo dei tre settori del trasporto sui quali si



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

fondano le pianificazioni; l'elenco completo delle misure infrastrutturali da attuare nell'ambito della fase di ampliamento, con l'indicazione dei loro vantaggi, delle spese d'investimento e d'esercizio nonché di quelle conseguenti.

Di regola, questo rapporto deve essere redatto ogni quattro anni in coordinamento con altri processi federali di pianificazione. Non è tuttavia obbligatorio definire ogni quattro anni una nuova fase di ampliamento.

Art. 19 Carattere vincolante dell'utilizzazione stabilita della rete

Il carattere vincolante dell'utilizzazione della rete da parte dei diversi tipi di trasporto sarà definito e assicurato mediante il cosiddetto programma di utilizzazione della rete dopo l'approvazione di una nuova fase di ampliamento da parte dell'Assemblea federale. Le relative disposizioni saranno stabilite in un nuovo atto legislativo (LTM). L'articolo 19 della presente ordinanza viene quindi completato per concretizzare il procedimento; in tal senso questa disposizione prepara anche l'introduzione degli strumenti «programma di utilizzazione della rete» e «piano di utilizzazione della rete». Le disposizioni saranno completate dopo la presentazione della pertinente base legale.

Sezione 5: Principi di finanziamento

Art. 20 Oggetto del finanziamento

Il nuovo articolo 20 si basa sull'articolo 14 OCFIF. Per la costruzione, l'esercizio, la manutenzione e il rinnovo dell'infrastruttura secondo l'articolo 62 capoverso 1 Lferr, la Confederazione può continuare a erogare indennità e aiuti finanziari. Vi rientrano ora anche i veicoli necessari per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura. In caso di investimenti in costruzioni e immobili, impianti, installazioni e veicoli con utilizzazione mista è possibile scegliere una delle modalità di finanziamento disponibili, ma questa deve essere sempre previamente convenuta. Se l'intero investimento viene finanziato con fondi di terzi remunerati, per i costi del finanziamento con capitale di terzi vi è il diritto



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

all'indennizzo pro rata. Se l'intero investimento viene invece finanziato con prestiti condizionalmente rimborsabili, l'impresa deve fare in modo che i costi completi siano pagati o compensati pro rata (art. 64 cpv. 2 Lferr). L'attribuzione all'uno o all'altro tipo di finanziamento si fonda sull'utilizzo principale dell'oggetto in questione (principio di prevalenza).

Art. 21 Strumenti di finanziamento

Conformemente alle pertinenti disposizioni legislative (art. 48f Lferr e art. 51 Lferr), vengono elencate le possibili forme di convenzione:

- convenzioni sulle prestazioni valide quattro anni per l'esercizio e per il mantenimento della qualità, e
- convenzioni di attuazione per progetti di ampliamento riferite a oggetti e prive di limiti temporali.

Art. 22 Tratte per il collegamento capillare

L'articolo 49 Lferr stabilisce ora che le tratte per il collegamento capillare sono escluse dalle prestazioni finanziarie erogate dal FIF. Questa disposizione deve essere precisata. Sebbene la LTV e l'OITRV definiscano quali sono i servizi del collegamento capillare (traffico locale), non è stabilito quali disposizioni sono applicabili per le infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di trasporto con diverse caratteristiche. Rispetto alla formulazione in vigore dell'articolo 49 Lferr («Le tratte che servono esclusivamente per il traffico locale o per le escursioni sono escluse dalle prestazioni federali»), è stato stralciato solo il termine «esclusivamente». È quindi sufficiente se un'infrastruttura serve soprattutto o essenzialmente al collegamento capillare. Il tipo di utilizzo di una tratta viene determinato in base a due criteri:



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

- la composizione dell'offerta di trasporto: se la minoranza delle corse può essere attribuita al traffico regionale viaggiatori (ad esempio: a Berna, linee del tram 6, 7 e 8, di cui solo la linea 6 è attribuita al TRV), la tratta serve soprattutto al collegamento capillare;
- la funzione di collegamento di base: se tutte le fermate si trovano in località già collegate da un'altra tratta (ad esempio: nuova ferrovia del Limmattal), è chiaro che la tratta non serve al collegamento di base ma essenzialmente al collegamento capillare.

Art. 23 Cofinanziamento da parte dei Cantoni

Nel corso di una consultazione preliminare i Cantoni si sono già espressi sui principi sanciti in questo articolo e hanno largamente confermato gli indirizzi proposti.

Il capoverso 1 ribadisce chiaramente quanto già esposto nell'articolo 57 Lferr: considerazione al 50 per cento dei viaggiatori-chilometri e dei treni-chilometri ordinati congiuntamente nella ponderazione degli elementi di calcolo «viaggiatori-chilometri» e «treni-chilometri» nel TRV. Questo aspetto è stato oggetto di giudizi controversi nella consultazione preliminare. Da un lato, per la riduzione del proprio contributo cantonale, sono stati maggiormente ponderati, a seconda del grado sfruttamento dei treni, i treni-chilometri o i viaggiatori-chilometri. Dall'altro, sempre per la riduzione dei propri versamenti, sono stati auspicati nuovi criteri (ad es. la popolazione o gli standard delle linee). Se il legislatore avesse voluto introdurre una ponderazione dei due elementi di calcolo diversa da quella al 50 per cento, l'avrebbe già disciplinata nell'articolo 57 Lferr. La precisazione proposta nel presente articolo, ossia la ponderazione al 50 per cento, serve a fare chiarezza e ad aumentare la certezza giuridica.

Il capoverso 2 precisa che ogni anno alla fine di febbraio l'UFT rende nota, per l'anno successivo, l'entità dei singoli versamenti cantonali risultanti dal calcolo. In questo modo i Cantoni possono inserire puntualmente il versamento al FIF nei loro bilanci preventivi. Poiché deve essere effettuato prima che siano disponibili le ordinazioni per il TRV dell'anno in questione, il calcolo deve fondarsi sui dati previsionali delle convenzioni sull'offerta concluse per l'anno precedente, conformemente all'articolo 31a LTV. Dunque per la quota cantonale 2016 si applica l'offerta di trasporto ordinata nel 2014 e per la quota cantonale 2017 l'offerta ordinata nel 2015.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Nel capoverso 3 è stabilito, d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze, che il pagamento dei versamenti cantonali avviene tramite gli usuali conti correnti presso la Banca nazionale. Per i Cantoni infatti, conformemente alla base legislativa (art. 57 Lferr), si tratta di una spesa vincolata.

Art. 24 Piano di investimento

Questo nuovo articolo ha carattere generale e si applica al mantenimento della qualità e all'ampliamento. Con la presentazione di un piano d'investimento aggiornato annualmente, viene garantita una pianificazione continua. Il piano d'investimento, da concordare con le imprese ferroviarie, contiene tutti i progetti del gestore dell'infrastruttura per il rinnovo e l'ampliamento, indipendentemente dal finanziamento. I costi dei progetti vanno ripartiti, per quanto possibile, tra i gruppi di impianti pre-stabiliti in modo da rendere possibile un confronto con il rapporto sullo stato della rete (art. 31 cpv. 2 OCPF). La normativa «Regelwerk Technik Eisenbahn» (D RTE 29900) sullo stato della rete definisce i requisiti richiesti al relativo rapporto e i gruppi di impianti. Il piano d'investimento rappresenta, tra l'altro, la base dell'offerta per le convenzioni sulle prestazioni (art. 27 OCPF).

Il piano d'investimento viene ora richiesto per un minimo di cinque anni, così da coprire anche il periodo fino all'entrata in vigore di una nuova convenzione sulle prestazioni. Nel corso della durata di una convenzione sulle prestazioni occorre già iniziare la pianificazione del periodo successivo.

Poiché spesso i grossi progetti interessano quasi tutte le categorie di impianti, l'UFT può concedere facilitazioni stabilendo, ad esempio, un valore soglia a partire dal quale un gruppo di impianti deve essere indicato all'interno di un progetto. Sarà altresì opportuno riunire, come finora, determinati lavori di rinnovo pianificati, ad esempio per la sovrastruttura o la linea di contatto.

Tramite questo processo i piani d'investimento sono a disposizione delle parti interessate dalla pianificazione. Non è previsto che le imprese forniscano la documentazione direttamente ai Cantoni e ad altri interessati.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Art. 25 Forme di finanziamento

Il fatto di aver riunito tutte le operazioni di finanziamento dell'infrastruttura nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria consente di avere una visione d'insieme sul flusso di mezzi tra il Fondo e le imprese. In particolare, i fondi di ammortamento del mantenimento della qualità non reinvestiti possono essere utilizzati per gli ampliamenti successivi. Qualora i fondi di ammortamento superino il fabbisogno complessivo, i mutui vanno rimborsati al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria. Secondo la prassi finora seguita con le FFS, i fondi per gli investimenti vengono ripartiti in indennità e mutui solo a fine anno, in modo da evitare che eventuali differenze tra gli ammortamenti previsti e quelli effettivi (p. es. per rinvio dell'entrata in servizio di un impianto) generino degli utili. Dato che la notifica deve avvenire a fine anno, le modifiche degli ultimi due mesi possono eventualmente essere considerate solo in misura insufficiente. La contabilità deve però essere conclusa secondo le notifiche effettuate; eventuali correzioni vanno apportate l'anno successivo.

Ora le disposizioni sulla conversione o sulla rinuncia al rimborso di mutui sono fissate a livello legislativo. Nell'ordinanza occorre precisare che in caso di importi superiori a dieci milioni di franchi si deve agire d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze (AFF).

Art. 26 Convenzioni sulla collaborazione tra imprese di trasporto

Questo articolo coincide con l'articolo 12 dell'attuale ordinanza (OCFIF) e concerne principalmente la messa a disposizione di terreni o locali ad altre imprese dei trasporti pubblici, ad esempio il terreno di una ferrovia per la costruzione di una fermata di autobus. L'unica modifica è costituita dai punti di vendita (di biglietti) di altre imprese di trasporto, menzionati esplicitamente per la prima volta a titolo di esempio.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Sezione 6: Finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità

Art. 27 Offerta

Questo articolo coincide in gran parte con l'articolo 19 OCFIF. Si precisa ora che le imprese sono tenute a presentare un'offerta conforme alle direttive politico-finanziarie e funzionali della Confederazione. Ogni impresa è libera di proporre ulteriori spese e investimenti per varianti d'offerta, ma l'UFT deve avere la possibilità di stipulare una convenzione sulle prestazioni nel quadro finanziario stabilito. In particolare, ciò garantisce all'UFT di poter fissare condizioni quadro mirate. In questo modo i gestori dell'infrastruttura che presentano l'offerta possono essere, ad esempio, sollecitati a compiere sforzi consapevoli in determinati settori.

Il piano di investimento contiene una descrizione dell'offerta di prestazioni che tiene conto della pianificazione sovraordinata dell'infrastruttura, nonché una pianificazione a medio termine (incluso il piano di investimento) che copre almeno quattro anni. I valori pianificati o di riferimento per gli indicatori volti a misurare il raggiungimento degli obiettivi vanno desunti da questa pianificazione a medio termine. Ciò vale in particolar modo per la prestazione di esercizio (treni-chilometri o tracce-chilometri). Le differenze rispetto alle precedenti pianificazioni e al conto annuale devono essere sufficientemente motivate. Un'altra novità consiste nel fatto che, insieme all'offerta, occorre presentare il rapporto annuale sullo stato della rete dell'anno precedente, come pure i dati relativi ai costi pianificati e un documento che confermi il rispetto delle direttive finanziarie e funzionali dell'UFT.

Art. 28 Contenuto della convenzione sulle prestazioni

Questo articolo corrisponde in gran parte all'articolo 20 OCFIF. Oltre alle principali ipotesi di fondo e agli obiettivi dell'UFT per tutti i gestori dell'infrastruttura, la convenzione sulle prestazioni deve descrivere anche le prestazioni da fornire e, in particolare, gli investimenti e il relativo finanziamento. I pagamenti previsti devono essere documentati per i singoli anni e, separatamente, per le indennità di esercizio e i contributi di investimento della Confederazione. Per misurare il raggiungimento degli obiettivi vengono definiti indicatori ed eventualmente valori di riferimento, nonché requisiti per



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

l'ulteriore rendicontazione (in particolare per il rapporto sullo stato della rete). Il sistema di indicatori elaborato dall'UFT distingue diverse classi di grandezza, secondo le quali vengono classificati i gestori dell'infrastruttura. I requisiti per la misurazione del raggiungimento degli obiettivi si differenziano a seconda della classe di grandezza. Mentre per i gestori più piccoli si tende a concordare un numero limitato di indicatori e valori di riferimento, per le ferrovie di grandi dimensioni i requisiti sono un po' più estesi. Nell'allegato alla convenzione sulle prestazioni vengono precisati gli indicatori e i rapporti richiesti per ciascun gestore dell'infrastruttura. Le convenzioni sono stipulate per quattro anni.

Art. 29 Modifica della convenzione sulle prestazioni

Questo articolo riprende in gran parte l'articolo 21 OCFIF, con qualche precisazione. Una modifica della convenzione è possibile soltanto in caso di deroghe rilevanti alle ipotesi di fondo che esulino dall'ambito di responsabilità dei gestori dell'infrastruttura. Tra le parti contraenti devono essere avviate le necessarie trattative. Una modifica sostanziale è costituita dalla riduzione del bilancio preventivo. Se il limite di spesa per le convenzioni sulle prestazioni viene ridotto, l'UFT verifica in primo luogo le ripercussioni sulle convenzioni in vigore. Qualora si debbano ridimensionare talune convenzioni oppure tutte, occorre verificare con i gestori dell'infrastruttura se le stesse possano essere adempiute. Nel nuovo capoverso 2 si stabilisce che sono possibili trasferimenti tra indennità di esercizio e contributi di investimento nel corso del periodo di validità della relativa convenzione sulle prestazioni (nessuna incidenza sul bilancio preventivo). Tali trasferimenti devono essere concordati tempestivamente con l'UFT e hanno valore di modifica. Come in precedenza, le modifiche della convenzione sulle prestazioni devono essere stabilite per scritto.

Art. 30 Finanziamento di misure anticipate per il mantenimento della qualità

Viene qui disciplinata a livello di ordinanza la questione, spesso sollevata, della possibilità di anticipare una misura per il mantenimento della qualità. Di per sé non è possibile prefinanziare misure per il mantenimento della qualità. Soprattutto gli interventi di sostituzione dipendono dalla durata di vita



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

dell'impianto; nell'ambito di adeguamenti alla domanda e alle disposizioni legislative attuali vi sono tuttavia situazioni in cui una sostituzione anticipata può risultare sensata, ad esempio in caso di impianti e accessi ai marciapiedi conformi alle esigenze dei disabili. Se l'interesse alla realizzazione di queste misure concerne terzi o un Cantone, l'intervento può essere considerato come misura alternativa ai sensi dell'articolo 58b Lferr; per questo motivo deve essere applicabile in linea di principio l'articolo 35 dell'ordinanza. Ciò significa che le differenze finanziarie a livello di investimento ed esercizio sono calcolate per un periodo massimo di 40 anni e che il calcolo viene effettuato come calcolo economico dinamico. Solo se i terzi interessati sono disposti a pagare questo importo, e se ne hanno la possibilità, la misura in questione viene realizzata anticipatamente.

Art. 31 Rendiconto e verifica del raggiungimento degli obiettivi

Questo articolo si fonda sull'articolo 22 OCFIF, con alcune integrazioni. In linea di massima l'UFT mantiene il diritto di consultare tutti i documenti e i dati concernenti il settore infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura presentano all'UFT rapporti regolari sul raggiungimento degli obiettivi, definiti in precedenza dall'UFT e recepiti nella convenzione sulle prestazioni (cfr. art. 28 OCPF). Oltre al rendiconto per gli indicatori concordati, i gestori dell'infrastruttura devono riferire in particolare sullo stato della rete, il volume di traffico e il grado di sfruttamento dell'infrastruttura, sui ricavi derivanti dalle tracce orarie, sullo stato degli investimenti convenuti e sul coinvolgimento delle imprese di trasporto ferroviario. L'UFT può analizzare e riassumere questi rapporti per poi pubblicare un proprio rapporto, come avviene già oggi per alcuni indicatori selezionati. Per eventuali differenze (obiettivi e scadenze) l'UFT si riserva la facoltà di esigere l'adozione di misure mirate oppure il rimborso delle prestazioni finanziarie, stabilendolo caso per caso. Il nuovo capoverso 5 stabilisce che per i grandi progetti la cui realizzazione presenta rischi notevoli si possono applicare, secondo l'articolo 37 capoverso 1, disposizioni particolari in merito al rendiconto e alla verifica dei progetti di ampliamento.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Sezione 7: Finanziamento dell'ampliamento

Art. 32 Gestione

Questo articolo illustra i principi legati all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Uno dei compiti principali dell'UFT consiste nell'attuare le misure previste in un decreto federale entro la scadenza fissata. In sostanza si tratta di concretizzare e poi di attuare le misure auspiccate dal Parlamento.

L'UFT pianifica quindi con lungimiranza l'attuazione delle misure decise. In particolare, sin dall'inizio garantisce che la funzionalità auspicata per l'infrastruttura ferroviaria possa essere realizzata e che l'offerta pianificata sia caratterizzata da grande disponibilità e affidabilità. Deve inoltre assicurare il rispetto delle scadenze e dei crediti stabiliti dal Parlamento.

L'UFT non può tuttavia farsi carico di questo compito senza coinvolgere i gestori dell'infrastruttura interessati. Per tale motivo è prevista la stipula di convenzioni di attuazione con i gestori stessi. Questi hanno così la possibilità di partecipare all'attuazione concreta delle misure, soprattutto sul piano temporale, per ridurre al massimo limitazioni dell'esercizio. Le possibilità di influsso dei Cantoni sulle scadenze delle singole misure, in particolare sull'attuazione anticipata di una determinata misura, sono disciplinate nell'articolo 36.

Le convenzioni di attuazione consentono all'UFT di concentrarsi su pianificazione, gestione e sorveglianza, mentre i gestori dell'infrastruttura sono responsabili dello sviluppo dei progetti e della loro realizzazione.

Per conto della Confederazione l'UFT assume i compiti legati al finanziamento. In base alla pianificazione della liquidità concordata con i gestori dell'infrastruttura, garantisce la messa a disposizione puntuale dei mezzi finanziari e sorveglia il rispetto dei limiti di credito.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Art. 33 Convenzioni di attuazione

D'intesa con il Dipartimento federale delle finanze (DFF), il Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) stipula con i gestori dell'infrastruttura o con le società costruttrici convenzioni di attuazione concernenti le misure di ampliamento. L'articolo 33 costituisce una precisazione dell'articolo 48f Lferr. Mentre quest'ultimo è fortemente incentrato sulla misura da realizzare, l'articolo dell'ordinanza disciplina anche altri contenuti della convenzione di attuazione. In particolare, nella convenzione sono definite ai fini della realizzazione anche la situazione iniziale e le ipotesi di fondo, la prestazione effettiva del gestore dell'infrastruttura o del terzo incaricato di realizzare le misure (nel settore progettazione o direzione dei lavori) nonché la procedura.

Così come le convenzioni di attuazione possono riguardare una o più misure, deve essere possibile attivare solo singole fasi (parziali) – ad esempio la progettazione o la realizzazione – oppure direttamente una convenzione integrale d'attuazione che comprenda tutte le fasi. Quest'ultima soluzione sarà applicata in particolare quando saranno già disponibili informazioni dettagliate sulla misura da realizzare.

Art. 34 Modifica della convenzione di attuazione

Questo articolo stabilisce che le modifiche alla convenzione di attuazione devono avvenire per scritto. Disciplina inoltre la ripartizione delle competenze tra il DATEC e l'UFT qualora vi sia una necessità di adeguamento. Se tale necessità è dovuta al mutare di importanti ipotesi di fondo, degli obiettivi convenuti concernenti la funzionalità o di dati riguardanti il finanziamento, allora la modifica della convenzione di attuazione rientra nell'ambito di competenza del DATEC. Se invece i motivi della modifica sono altri, la competenza spetta all'UFT. Le modifiche della convenzione di attuazione vanno stabilite per scritto.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Art. 35 Finanziamento di misure supplementari o alternative da parte di terzi

Come richiesto dall'articolo 58b Lferr, né nella fase di costruzione né in quella d'esercizio devono risultare costi supplementari per la Confederazione. Il calcolo della partecipazione ai costi da parte dei Cantoni o di terzi rappresenta qui l'elemento centrale e deve rispecchiare il più possibile la situazione effettiva. Viene eseguito un calcolo dinamico dettagliato nel quale sono compresi sia i costi d'investimento che i costi conseguenti in rate annuali. L'UFT disciplina tutti i dettagli in un'ordinanza. I principi fissati a questo livello costituiscono la base del metodo di calcolo.

Le ipotesi di fondo relative al rincaro e agli interessi di computo influiscono notevolmente sul risultato del calcolo. Per evitare falsi incentivi e garantire pari trattamento a tutti i terzi, l'UFT stabilisce questi valori in modo vincolante. Il calcolo del rincaro si basa sui valori relativi al passato dell'indice nazionale dei prezzi al consumo. Si utilizza il tasso di crescita medio degli ultimi 25 anni, che attualmente corrisponde all'1,5 per cento (arrotondato). Il calcolo degli interessi di computo si basa sul rendimento dei prestiti della Confederazione. Si utilizza il rendimento medio dei prestiti decennali degli ultimi 25 anni, che attualmente corrisponde al 3,5 per cento (arrotondato).

I costi d'investimento supplementari causati da terzi possono essere controbilanciati da investimenti evitati. Ad esempio: il terzo finanzia i costi supplementari che una stazione sotterranea comporta rispetto a quelli di un ampliamento della stazione di superficie. Ciò consente una migliore separazione dei binari di accesso, rendendo possibile la rinuncia a un incrocio ferroviario sopraelevato. Se l'investimento evitato fosse stato realizzato nell'ambito di un ampliamento dell'offerta successivo all'investimento di base, la vicinanza temporale è garantita. Quella territoriale sta nell'effettiva prossimità geografica all'interno di una regione di pianificazione. Il rapporto funzionale è dato dall'effetto comprovato su offerta di trasporto e infrastruttura.

I costi conseguenti per l'esercizio e il mantenimento della qualità devono essere a loro volta sostenuti da terzi. L'orizzonte massimo di calcolo di 40 anni racchiude una gamma di interventi che va da opere d'ingegneria di lunga durata, come ponti e muri, a impianti di media durata, come marciapiedi e binari, fino a impianti di breve durata come quelli legati alla sicurezza e alle telecomunicazioni. Se sono interessati solo impianti di durata più breve, l'UFT può stabilire un orizzonte di calcolo diverso.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Attraverso provvedimenti adeguati, ad esempio accantonamenti in caso di versamento unico o fatturazione annuale sulla base di un sistema di gestione del contratto, il gestore dell'infrastruttura deve garantire che i contributi di terzi ai costi conseguenti siano impiegati come da contratto. In caso contrario, nonostante il principio summenzionato, vi è il rischio che nel corso del tempo dalle convenzioni sulle prestazioni possano lentamente derivare costi supplementari per la Confederazione.

L'intervento di terzi può andare oltre il settore degli ampliamenti e interessare anche progetti per il mantenimento della qualità. Ad esempio, un Cantone può finanziare come misura alternativa l'attuazione di requisiti per marciapiedi superiori allo standard fissato dall'UFT. L'articolo 30 dell'ordinanza stabilisce che anche in questo caso sono applicabili i principi di calcolo di cui all'articolo 35.

Le regole citate trovano infine applicazione anche quando un'infrastruttura ferroviaria deve essere adeguata sulla base di esigenze legate a un progetto di costruzione di terzi, ad esempio quando l'ampliamento di un'impresa industriale comporta lo spostamento di un binario.

Art. 36 Prefinanziamento

L'articolo 58c Lferr consente ai Cantoni e ai terzi interessati di concludere convenzioni sul prefinanziamento delle misure già decise. I terzi possono essere ad esempio Comuni, consorzi di Comuni, regioni di pianificazione o altri enti pubblici, nonché imprese. L'articolo 58c Lferr influisce unicamente sul finanziamento, senza modificare il normale processo di realizzazione delle misure. In particolare, in caso di prefinanziamento rimangono invariati i ruoli e le responsabilità.

La Confederazione assume la competenza della gestione (progettazione e realizzazione) di tutti i progetti prefinanziati. A questo scopo vengono concluse convenzioni di attuazione con le imprese ferroviarie o con i terzi. Le pertinenti disposizioni si trovano negli articoli 48e e 48f Lferr.

In caso di attuazione anticipata di una singola misura i Cantoni o i terzi si fanno carico del finanziamento, per cui viene stipulata un'apposita convenzione di prefinanziamento. Tale convenzione di pre-



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

finanziamento tra imprese ferroviarie, Cantoni o terzi può toccare esclusivamente i settori «finanziamento» e «pianificazione delle scadenze» (anticipata rispetto alla pianificazione dell'UFT). In particolare, i finanziatori non ottengono alcuna competenza decisionale in merito a eventuali varianti, bensì solo un diritto di collaborazione come è consuetudine in caso di finanziamenti diretti.

In linea di massima, in caso di convenzione di prefinanziamento l'UFT non deve verificare l'opportunità della misura in questione. Le misure che si possono prefinanziare rientrano nelle fasi di ampliamento e tengono conto della prospettiva a lungo termine per la ferrovia. D'altro canto è possibile che l'UFT dia la priorità alle misure di mantenimento e agli ampliamenti pianificati. Se per motivi d'esercizio gli intervalli di costruzione sono scarsi o se le risorse a disposizione sono limitate per una progettazione di elevata qualità, l'UFT non approverà la rispettiva convenzione di prefinanziamento.

Le misure per investimenti singoli di minore entità e impianti d'esercizio sono ugualmente prefinanziabili, a condizione che siano necessarie per la realizzazione dell'offerta di trasporto e che siano finanziate dalla Confederazione. L'UFT provvede affinché nell'ambito della sorveglianza sul credito si tengano in considerazione anche gli importi prefinanziati, così da rendere possibile in qualsiasi momento il rimborso pianificato nel quadro creditizio approvato.

Il rimborso del prefinanziamento avviene al momento previsto nell'originaria pianificazione delle scadenze (con una realizzazione senza prefinanziamento). Il momento del rimborso dipende quindi dalla pianificazione originaria delle scadenze. Tale pianificazione, realizzata dall'UFT insieme ai gestori dell'infrastruttura dopo la decisione su una fase di ampliamento, considera in particolar modo gli intervalli di costruzione disponibili e la liquidità del Fondo. In caso di prefinanziamento la liquidità del Fondo non è più determinante e la pianificazione delle scadenze può essere adeguata. Permangono invece, come restrizione sul piano delle scadenze, gli intervalli di costruzione disponibili.

Art. 37 Rendiconto e sorveglianza sull'ampliamento

L'articolo 58d Lferr prevede che per le convenzioni di attuazione siano emanate prescrizioni esecutive concernenti il controlling di prestazioni, costi, finanze e scadenze. L'articolo 58e Lferr richiede invece



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

un rendiconto annuale sulla situazione del credito d'impegno nonché sullo stato e sulla prosecuzione dei lavori.

Oltre al rendiconto del Consiglio federale di cui all'articolo 58e Lferr, l'UFT redige annualmente un rapporto sullo stato di tutti i lavori di ampliamento per informare i membri del Parlamento (in primo luogo la Commissione dei trasporti e la Commissione delle finanze), i Cantoni e l'opinione pubblica.

Affinché l'UFT possa adempiere questo mandato, lo stesso articolo 37 prescrive che i costruttori incaricati della realizzazione delle misure debbano presentare all'UFT un rendiconto periodico.

Nell'articolo 37 viene precisato che il DATEC disciplina in una direttiva i dettagli relativi alla sorveglianza sull'ampliamento.

Sezione 8: Investimenti in impianti di trasporto a fune

Art. 38

Nell'articolo 18a lettera b, la legge sugli impianti a fune (LIFT; RS 743.01) stabilisce che la Lferr si applica per analogia al finanziamento dell'infrastruttura. Bisogna pertanto ritenere che questa parte degli investimenti debba essere finanziata tramite il FIF. A tal fine è però necessario determinare l'ampiezza dell'infrastruttura, visto che negli impianti a fune l'infrastruttura in senso stretto e il veicolo sono più strettamente connessi e altrimenti disposti che nella ferrovia; la propulsione, ad esempio, si trova al di fuori del veicolo. È quindi opportuno attribuire all'infrastruttura una quota forfettaria del 50 per cento dell'intero impianto. Per evitare il finanziamento dei relativi ammortamenti tramite il FIF vengono concessi contributi a fondo perso.

Considerata la particolare situazione, il finanziamento avviene sulla base di convenzioni di finanziamento non limitate nel tempo e legate all'oggetto.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Tutti i finanziamenti sottostanno comunque alla riserva di cui all'articolo 49 Lferr, per cui non vengono assegnati contributi alle infrastrutture per il collegamento capillare (ad es. funicolari urbane) e a quelle senza funzione di collegamento (ad es. impianti a fune per il traffico d'escursione).

Sezione 9: Danni causati dalle forze della natura

Questa sezione coincide con gli articoli 23–25 dell'ordinanza vigente (OCFIF). Con la nuova disciplina in materia di finanziamento dell'infrastruttura viene meno il riferimento ai Cantoni.

Art. 39 Presupposti

Secondo le esperienze maturate negli ultimi anni è opportuno definire un limite chiaro a partire dal quale si devono mettere a disposizione fondi federali. Viene quindi posto come limite un ammontare di danni a carico dell'impresa superiore a un quinto del totale annuo delle indennità per l'esercizio. La nuova disciplina mira anche a creare i presupposti affinché in futuro i gestori dell'infrastruttura possano rinunciare all'assicurazione contro i danni da maltempo. A questo proposito va fatto notare che l'articolo 49 Lferr ammette aiuti dopo calamità naturali anche ai gestori dell'infrastruttura che non hanno diritto all'indennità. Vale la disposizione generale secondo cui si possono denunciare i danni a partire da un milione di franchi.

Art. 41 Procedura

Secondo quanto stabilito dall'articolo 59 Lferr sul sostegno in caso di danni causati dalle forze della natura, tali danni all'infrastruttura sono coperti da appositi aiuti finanziari e quindi risulta superfluo stipulare un'assicurazione per la loro copertura. Questa disciplina consente di ridurre l'indennità per l'esercizio, ma implica lo stanziamento di crediti aggiuntivi in caso di eventi gravi.



N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00010/00001

Sezione 10: Mandati di ricerca

Art. 42

La legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (LFIF; FF 2014 3491) permette di finanziare mandati di ricerca legati all'infrastruttura ferroviaria con i mezzi del FIF. Sulla base dell'articolo 4 della legge federale sulla promozione della ricerca e dell'innovazione (LPRI; RS 420.1), l'Amministrazione federale può assumere compiti di promozione in questo settore. Secondo l'articolo 16 capoverso 2 lettera b LPRI, l'UFT può concedere sussidi per la realizzazione di programmi di ricerca e, secondo l'articolo 16 capoverso 2 lettera d LPRI, può conferire mandati di ricerca. Dal punto di vista contenutistico, la base di questi mandati consiste in un piano direttore di ricerca quadriennale dello stesso Ufficio. Le decisioni relative alle domande di ricerca sono prese dall'UFT nell'ambito delle competenze finanziarie esistenti. Ogni anno in media si prevede un volume di spese di ricerca pari a circa lo 0,5–1,0 per mille delle entrate FIF, ma in singoli anni le uscite possono far registrare maggiori oscillazioni.

Capitolo 11: Disposizioni finali

Art. 44 Disposizioni transitorie

In linea di massima tutti i rapporti contrattuali esistenti e destinati al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria devono essere proseguiti, ma la loro fonte di pagamento deve essere costituita dal FIF. Nel caso delle convenzioni sulle prestazioni che coprono un determinato periodo senza tuttavia costituire un finanziamento progettuale vero e proprio, si prevede che i progetti iniziati nel periodo 2013–2016 saranno finanziati tramite tali convenzioni fino alla loro conclusione anche nel periodo 2017–2020, ed eventualmente nel periodo 2021–2024. I criteri di selezione saranno applicati solo ai nuovi progetti.

Un'ulteriore disposizione transitoria concerne gli impianti e i veicoli dell'infrastruttura finanziati con fondi soggetti a interesse secondo il diritto previgente. In questi casi non si procede a una modifica del finanziamento, ma rimane in vigore il diritto all'indennizzo delle spese per il finanziamento con capitale di terzi.